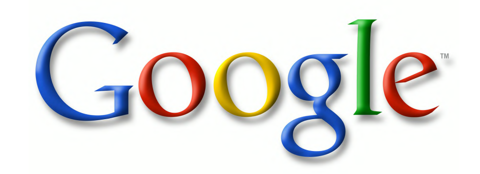

Google



SIGILLVM ACADEMIAE HARVARDIANAE IN NOV ANG
VE RI TAS
CHRISTO ET ECCLESIAE



Прошу перепечатать и поместить на корешке подчеркнутое слово.

УЗАКОНЕНІЯ

сборы съ товаровъ

О СБОРАХЪ СЪ ТОВАРОВЪ

1898г

ВЪ

ПОЛЬЗУ ГОРОДОВЪ.

(съ извлеч. изъ дѣлъ Госуд. Совѣта.)

Изданіе Государственной Канцеляріи.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1898.

УЗАКОНЕНІЯ

О СБОРАХЪ СЪ ТОВАРОВЪ

въ

ПОЛЬЗУ ГОРОДОВЪ.

(съ извлеч. изъ дѣлъ Госуд. Совѣта.)

Изданіе Государственной Канцеляріи.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
1898


ВЪ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ТИПОГРАФІИ.

УЗАКОНЕНІЯ

о сборахъ съ товаровъ въ пользу городовъ.

I. Высочайше утв., 27 Декабря 1893 г., мн. Госуд. Совѣта, объ установленіи въ пользу *г. Лодзи* сбора съ грузовъ, привозимыхъ по Лодзинской желѣзной дорогѣ:

Разрѣшить Лодзинскому городовому магистрату взимать, въ пользу г. Лодзи, денежный сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ по Лодзинской желѣзной дорогѣ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Означенный сборъ взимается въ размѣрѣ $^1/_{10}$ коп. съ пуда каменнаго угля и $^7/_{10}$ коп. съ пуда прочихъ грузовъ.

2) Отъ платежа сбора освобождаются: а) орудія, военные повозки и фургоны и вообще всѣ транспорты, составляющіе военную собственность или назначенные для казенныхъ надобностей; б) предметы, принадлежащіе богоугоднымъ заведеніямъ, и в) вещи и разные предметы, предназначенные для городскихъ надобностей.

3) Порядокъ и способъ взиманія сбора опредѣляется правилами, составляемыми магистратомъ, по соглашенію съ управленіемъ Лодзинской желѣзной дороги, и представляемыми на утвержденіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ, который входитъ по сему предмету въ соглашеніе съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія [1]).

---

[1]) Статья эта включена Государственнымъ Совѣтомъ потому, что въ законѣ не предусмотрѣно общаго порядка утвержденія правилъ о взиманіи желѣзными дорогами сборовъ съ товаровъ (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак. 18 Ноября 1893 г. № 413).

*

II. Высочайше утв., 3 Іюня 1894 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ товаровъ въ пользу *г. Роменъ*:

Разрѣшить городскому общественному управленію г. Роменъ взимать въ пользу городскихъ доходовъ, временный, въ теченіи десяти лѣтъ, [1]) сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по Либаво-Роменской и Харьково-Николаевской желѣзнымъ дорогамъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытіе издержекъ города по окончательному замощенію и содержанію въ исправности подъѣздныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ путей.

2) Сборъ взимается въ слѣдующихъ размѣрахъ: а) не свыше 1 коп. съ пуда привозимыхъ или отвозимыхъ грузовъ [2]), и б) поштучно, въ размѣрѣ 1 коп. съ мелкаго скота (овецъ и свиней), трехъ копѣекъ съ крупнаго рогатаго скота и пяти копѣекъ съ крестьянскихъ неразобранныхъ телѣгъ и саней.

---

[1]) Министерство Внутреннихъ Дѣлъ предполагало установить означенный сборъ на пять лѣтъ, но Государственный Совѣтъ замѣтилъ, что для сохраненія за онымъ характера источника, спеціально предназначеннаго на устройство подъѣздныхъ путей, весьма важно опредѣлить срокъ его взиманія съ такимъ разсчетомъ, чтобы по истеченіи сего срока были полностью покрыты расходы города на указанную потребность и чтобы засимъ взиманіе сбора было окончательно прекращено. Въ виду сего Государственный Совѣтъ положилъ установить упомянутый сборъ на десятилѣтній срокъ, вмѣсто пятилѣтняго, предположеннаго Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак. 30 Апрѣля 1894 г. № 192).

[2]) Министерство Внутреннихъ Дѣлъ предполагало первоначально утвердить въ законодательномъ порядкѣ подробную таксу для взиманія вѣсоваго сбора (ст. 1 заключенія), но Государственный Совѣтъ счелъ вполнѣ достаточнымъ указать въ законѣ лишь высшій размѣръ попуднаго обложенія (1 копѣйка съ пуда), съ тѣмъ, чтобы подробная такса вѣсоваго сбора съ распредѣленіемъ грузовъ на отдѣльные разряды по высотѣ обложенія, устанавливалась городскою думою, постановленія коей по сему предмету должны подлежать утвержденію Министра Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія. При этихъ условіяхъ нѣтъ основанія опасаться обременительности сбора, такъ какъ отъ подлежащихъ вѣдомствъ будетъ зависѣть слѣдить за тѣмъ, чтобы высшій размѣръ обложенія примѣнялся лишь къ товарамъ, которые, по своей стоимости, могутъ вынести налогъ безъ особаго отягощенія (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак. 30 Апрѣля 1894 г. № 192).

3) Подробная такса попуднаго сбора (п. а ст. 2) съ распредѣленіемъ грузовъ по отдѣльнымъ разрядамъ обложенія установляется городскою думою. Постановленія думы по сему предмету подлежатъ утвержденію Министра Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія.

4) Отъ платежа сбора освобождаются военные и арестантскіе грузы, почтовыя клади, пассажирскій багажъ, грузы, перевозимые по распоряженію Правительства или для надобностей желѣзныхъ дорогъ, кромѣ поставляемыхъ подрядчиками, дрова, лѣсные строительные матеріалы, кирпичъ, камень не въ дѣлѣ, песокъ, земля, глина, руда и землеудобрительные туки.

5) Городское общественное управленіе ведетъ поступленіямъ сбора отдѣльный отъ другихъ городскихъ доходовъ счетъ [1]).

6) Порядокъ и способъ взиманія сбора опредѣляются правилами, составляемыми городскимъ общественнымъ управленіемъ, по соглашенію съ управленіями Либаво-Роменской и Харьково-Николаевской желѣзныхъ дорогъ, и представляемыми на утвержденіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ, который входитъ по сему предмету въ соглашеніе съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія.

III. Высочайше утв., 23 Января 1895 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ грузовъ въ пользу *г. Конотопа*: [2])

Разрѣшить общественному управленію г. Конотопа взимать, въ пользу городскихъ доходовъ, временный, въ теченіе десяти лѣтъ,

---

[1]) Государственный Совѣтъ счелъ нужнымъ устранить изъ заключенія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ статью, возлагавшую на мѣстное губернское начальство обязанность наблюдать за употребленіемъ сбора согласно его назначенію, ибо по ст. 11 гор. пол. (св. зак. т. II, изд. 1892 г.) губернатору принадлежитъ вообще надзоръ за правильностью и законностью дѣйствій городскаго общественнаго управленія (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак. 30 Апрѣля 1894 г. № 192).

[2]) При разсмотрѣніи настоящаго дѣла Государственный Совѣтъ принялъ во вниманіе, что въ настоящее время въ нѣкоторыхъ городахъ совершенно однородные сборы взимаются на основаніи административныхъ постановленій, и счелъ полезнымъ обра-



сборъ съ привозимыхъ на станцію «Конотопъ» Кіево-Воронежской желѣзной дороги, и вывозимыхъ съ этой станціи по названной желѣзной дорогѣ грузовъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытіе издержекъ города по устройству мостовой отъ станціи «Конотопъ» Кіево-Воронежской желѣзной дороги до городскаго выѣзда на г. Путивль.

2) Размѣръ сбора опредѣляется въ *три четверти копѣйки* съ пуда грузовъ.

3) Согласно ст. 4 прав. для г. Роменъ, съ исключеніемъ песка, земли, глины, руды и землеудобрительныхъ туковъ.

4) согласно ст. 5 прав. для г. Роменъ.

5) согласно ст. 6 тѣхъ же правилъ.

6) Городское общественное управленіе обязывается представить, до истеченія десятилѣтняго срока, на который устанавливается сборъ, отчетъ о поступленіяхъ сбора и о произведенныхъ изъ онаго расходахъ, съ указаніемъ, какія работы исполнены на эти средства и на какой періодъ времени является необходимымъ продлить взиманіе сбора.

IV. Высочайше утв., 6 Февраля 1895 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ грузовъ въ пользу *г. Оренбурга*:

Разрѣшить общественному управленію г. Оренбурга взимать въ пользу городскихъ доходовъ, временный, въ теченіе восьми лѣтъ, сборъ съ грузовъ, провозимыхъ по шоссе отъ Мѣноваго Двора къ станціи Оренбургской желѣзной дороги, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на возмѣщеніе городу издержекъ по устройству означеннаго шоссе.

2) Размѣръ сбора опредѣляется въ одну четверть копѣйки съ пуда грузовъ.

тить вниманіе Министра Внутреннихъ Дѣлъ на необходимость пересмотра означенныхъ постановленій и внесенія соотвѣтственныхъ правилъ, буде представится надобность сохранить сказанные сборы, на утвержденіе установленнымъ порядкомъ (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 3 Дек. 1894 г., № 415).

3) согласно ст. 5 прав. для г. Ромен.

4) согласно ст. 6 тѣхъ же правилъ.

V. Высочайше утв., 20 Марта 1895 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ грузовъ въ пользу *г. Орла*: [1])

Разрѣшить общественному управленію города Орла взимать въ пользу городскихъ доходовъ временно, въ теченіе пяти лѣтъ, сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по Московско-Курской, Орловско-Грязской и Орловско-Витебской желѣзнымъ дорогамъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на возмѣщеніе городу издержекъ по устройству и улучшенію мостовыхъ на подъѣздныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ путяхъ.

2) Размѣръ сбора опредѣляется отъ *одной двадцатой копѣйки* до *двухъ копѣекъ* съ пуда грузовъ.

---

[1]) Приступивъ къ разсмотрѣнію сего дѣла, Государственный Совѣтъ остановился на заявленіи Товарища Министра Путей Сообщенія о томъ, что при взиманіи однороднаго сбора въ г. Тулѣ обложенію подвергались и товары, слѣдовавшіе чрезъ этотъ городъ транзитомъ. Возникшій по этому предмету вопросъ восходилъ на разрѣшеніе Правительствующаго Сената. Поэтому, для устраненія подобныхъ недоразумѣній, по мнѣнію Генералъ-Лейтенанта Петрова, надлежало бы въ издаваемомъ узаконеніи пояснить, что транзитные товары изъемлются отъ обложенія.

Съ своей стороны, Государственный Совѣтъ, замѣтилъ, что хотя въ городѣ Тулѣ разрѣшено взиманіе сбора съ привозимыхъ въ этотъ городъ и вывозимыхъ изъ него по желѣзной дорогѣ товаровъ, но распоряженіе о семъ послѣдовало административнымъ порядкомъ. Обстоятельство это и могло служить поводомъ къ неправильному обложенію транзитныхъ товаровъ, ибо на основаніи городоваго положенія административнымъ порядкомъ могутъ быть устанавливаемы только сборы за пользованіе замощенными на средства городскаго общественнаго управленія подъѣздными путями (п. 5 ст. 79 гор. пол.), которые могутъ быть взимаемы со всѣхъ грузовъ, направляющихся по этимъ путямъ. Между тѣмъ, въ состоявшихся уже Высочайше утвержденныхъ мнѣніяхъ Государственнаго Совѣта о сборахъ съ товаровъ, привозимыхъ и отвозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ въ нѣкоторыхъ городахъ, а также и въ проектируемомъ узаконеніи, съ ясностью выражено, что обложенію подлежатъ лишь «привозимые въ городъ и вывозимые изъ него грузы» (п. 5 ст. 135 гор. пол.). Въ виду сего

3) Подробная такса сбора, съ распредѣленіемъ грузовъ по разрядамъ обложенія, установляется городскою думою, постановленія коей по сему предмету подлежатъ утвержденію Министра Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія [1]).

4) согласно ст. 4 правилъ для г. Роменъ, со включеніемъ «перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ лошадей, рогатаго и мелкаго скота и всякихъ грузовъ, вѣсомъ менѣе пятнадцати пудовъ» и съ исключеніемъ дровъ, лѣсныхъ строительныхъ матеріаловъ, кирпича, камня не въ дѣлѣ, песка, земли, глины, руды и землеудобрительныхъ туковъ [2]).

5) согласно ст. 5 прав. для г. Роменъ.

6) согласно ст. 6 тѣхъ же правилъ.

VI. Высочайше утв., 17 Апрѣля 1895 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ грузовъ въ пользу *г. Павлограда*:

Разрѣшить общественному управленію города Павлограда взимать въ пользу городскихъ доходовъ временный, въ теченіе восьми лѣтъ, сборъ

особая оговорка объ изъятіи отъ сбора транзитныхъ товаровъ не представляется необходимой (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 26 Января 1895 г., № 26).

1) По проекту Министерства Внутреннихъ Дѣлъ предполагалось взимать сборъ по таксѣ, выработанной городскимъ управленіемъ, но Государственный Совѣтъ, принявъ во вниманіе, что высшій размѣръ сбора (2 коп. съ пуда) представляется довольно высокимъ, предпочелъ, по бывшимъ примѣрамъ, постановить, что составленная городскою думою подробная такса сбора, съ распредѣленіемъ грузовъ по разрядамъ обложенія, представляется на утвержденіе Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Путей Сообщенія. Содержавшееся же въ проектѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ постановленіе о томъ, что перечисленіе предметовъ обложенія изъ низшихъ классовъ въ высшіе производится городскою думою съ разрѣшенія Орловскаго губернатора, признано излишнимъ, такъ какъ всякія измѣненія въ таксѣ должны имѣть мѣсто тѣмъ же порядкомъ, который установленъ для первоначальнаго ея составленія (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 26 Января 1895 г., № 26).

2) Въ соотвѣтствующемъ (3) пунктѣ заключенія Министра Внутреннихъ Дѣлъ было между прочимъ выражено, что отъ платежа сбора освобождаются матеріалы, перевозимые для надобностей желѣзныхъ дорогъ и всѣ желѣзнодорожныя тяжести, кромѣ поставляемыхъ подрядчиками и артелями.



съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по Лозово-Севастопольской желѣзной дорогѣ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытіе издержекъ города по устройству мостовыхъ.

2) Размѣръ сбора опредѣляется въ *одну двѣнадцатую копѣйки* съ пуда мѣла и въ *одну четверть копѣйки* съ пуда всякихъ другихъ грузовъ.

3) согласно ст. 4 прав. для г. Роменъ.

4) согласно ст. 5 тѣхъ же правилъ.

5) согласно ст. 6 тѣхъ же правилъ.

VII. Высочайше утв., 24 Апрѣля 1895 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ грузовъ въ пользу *г. Пинска*:

Разрѣшить общественному управленію города Пинска взимать въ пользу городскихъ доходовъ, временный, въ теченіе шести лѣтъ, сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по линіи Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытіе издержекъ города по устройству и содержанію въ исправности городскихъ мостовыхъ и подъѣздныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ путей.

2) Размѣръ сбора опредѣляется въ *одну восьмую копѣйки* съ пуда грузовъ.

3) согласно ст. 4 прав. для г. Роменъ, съ исключеніемъ «земли».

4) согласно ст. 5 прав. для г. Роменъ.

5) согласно ст. 6 тѣхъ же правилъ.

6) согласно ст. 6 прав. для г. Конотопа.

Такого ограниченія для артелей не было сдѣлано ни въ одномъ изъ узаконеній о сборахъ съ грузовъ въ пользу городовъ. Поэтому Государственный Совѣтъ нашелъ нужнымъ указаніе на артели изъ приведенной статьи устранить (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 26 Января 1895 г., № 26).

VIII. Высочайше утв., 1 Іюня 1895 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ грузовъ въ пользу *г. Вязьмы*:

Разрѣшить общественному управленію г. Вязьмы взимать въ пользу городскихъ доходовъ, временно, въ теченіе пяти лѣтъ, взамѣнъ сбора на шоссе отъ города до желѣзнодорожной станціи, сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по линіямъ Московско-Брестской и Ржево и Сызрано-Вяземской желѣзныхъ дорогъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) согласно ст. 1 прав. для г. Пинска.

2) Размѣръ сбора опредѣляется въ *одну пятую копѣйки* съ пуда грузовъ.

3) согласно ст. 3 прав. для г. Пинска [1]).

4) согласно ст. 5 прав. для г. Роменъ.

5) согласно ст. 6 тѣхъ-же правилъ.

6) согласно ст. 6 прав. для г. Конотопа.

IX. Высочайше утв., 15 Января 1896 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ товаровъ въ пользу *г. Тамбова*:

Разрѣшить общественному управленію города Тамбова взимать въ пользу городскихъ доходовъ временный, въ теченіе шести лѣтъ, сборъ

---

[1]) Въ отзывѣ Министерства Путей Сообщенія по сему дѣлу былъ возбужденъ вопросъ о необходимости указать въ ст. 3 заключенія, въ числѣ изъятій отъ сбора, на поштучные предметы.

По поводу сего вопроса Государственный Совѣтъ замѣтилъ, что въ изданныхъ въ послѣднее время узаконеніяхъ о сборахъ съ грузовъ въ разныхъ городахъ не упоминалось о поштучныхъ предметахъ, такъ какъ означенные сборы устанавляются въ опредѣленномъ размѣрѣ съ пуда грузовъ и слѣдовательно примѣнимы только къ попуднымъ отправкамъ. При томъ, если бы въ этомъ отношеніи на практикѣ и возникло какое либо сомнѣніе, то оно можетъ быть устранено въ подлежащихъ составленію на основаніи ст. 5, съ утвержденія Министра Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія, правилахъ о порядкѣ и способѣ взиманія сбора. Въ виду сего, по мнѣнію Государственнаго Совѣта, особая оговорка въ ст. 3 объ изъятіи отъ сбора поштучныхъ предметовъ представляется излишнею (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 29 Апрѣля 1895 г., № 169).

съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по Рязанско-Уральской желѣзной дорогѣ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытіе издержекъ города по устройству и ремонту пути, ведущаго изъ города къ желѣзнодорожной станціи.

2) Размѣръ сбора опредѣляется: а) съ вагона—въ тридцать копѣекъ, б) съ мелкихъ отправителей—въ одну десятую копѣйки съ пуда груза и в) съ предъявляемыхъ къ перевозкѣ поштучныхъ предметовъ (животныхъ, экипажей, лодокъ, вагоновъ конно-желѣзныхъ дорогъ и т. п.)—въ пятнадцать копѣекъ съ отправки.

3) согласно ст. 4 прав. для г. Роменъ.

4) согласно ст. 5 тѣхъ-же правилъ.

5) согласно ст. 6 тѣхъ-же правилъ.

6) согласно ст. 6 прав. для г. Конотопа.

X. Высочайше утв., 15 Января 1896 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ товаровъ въ пользу *г. Луганска*.

Разрѣшить общественному управленію г. Луганска взимать въ пользу городскихъ доходовъ временный, въ теченіе пяти лѣтъ, сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по желѣзной дорогѣ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытіе издержекъ города по замощенію подъѣздныхъ къ желѣзнодорожной станціи путей.

2) Размѣръ сбора опредѣляется *въ одну копѣйку, полъ-копѣйки* и *въ одну десятую копѣйки* съ пуда грузовъ.

3) согласно ст. 3 прав. для г. Орла.

4) согласно ст. 4 прав. для г. Роменъ.

5) согласно ст. 5 тѣхъ-же правилъ.

6) согласно ст. 6 тѣхъ-же правилъ.

7) согласно ст. 6 прав. для г. Конотопа.

XI. Высочайше утв., 22 Апрѣля 1896 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ товаровъ въ пользу *г. Уфы*:

Разрѣшить общественному управленію г. Уфы взимать въ пользу городскихъ доходовъ временный, въ теченіе десяти лѣтъ, сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него какъ со станціи «Уфа» Самаро-Златоустовской желѣзной дороги, такъ и съ пристаней на рѣкахъ Бѣлой и Уфѣ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытіе расходовъ города по устройству мостовыхъ на торговой площади и на тѣхъ улицахъ г. Уфы, по которымъ происходитъ товарное движеніе, и вообще на приведеніе въ порядокъ путей, ведущихъ къ станціи и пароходнымъ пристанямъ.

2) Размѣръ сбора опредѣляется въ *одну копѣйку*, въ *полъ-копѣйки*, въ *одну двадцать пятую копѣйки*, въ *одну тридцатую копѣйки*, въ *одну пятидесятую копѣйки* и въ *одну шестидесятую копѣйки* съ пуда грузовъ.

3) согласно ст. 3 прав. для г. Орла.

4) Отъ платежа, сбора освобождаются военные и арестантскіе грузы, почтовыя клади, пассажирскій багажъ и вообще грузы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ, [1]) грузы перевозимые по распоряженію Правительства или для надобностей желѣзныхъ дорогъ, кромѣ по-

---

[1]) Въ проектѣ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ не было упомянуто о дровахъ, лѣсныхъ строительныхъ матеріалахъ, кирпичѣ, камнѣ не въ дѣлѣ, пескѣ, землѣ, глинѣ, рудѣ и землеудобрительныхъ тукахъ, но Государственный Совѣтъ, для согласованія настоящаго узаконенія съ дѣйствующими уже правилами въ нѣкоторыхъ другихъ городахъ, призналъ необходимымъ включить названные товары въ перечень грузовъ, освобождаемыхъ отъ платежа сбора.

Независимо отъ сего, Государственный Совѣтъ замѣтилъ, что сбору не должны подлежать наравнѣ съ пассажирскимъ багажемъ всѣ вообще грузы, перевозимые по желѣзнымъ дорогамъ въ пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ по багажнымъ квитанціямъ (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 14 Марта 1896 г., № 80).

ставляемыхъ подрядчиками, дрова, лѣсные строительные матеріалы, кирпичъ, камень не въ дѣлѣ, песокъ, земля, глина и землеудобрительные туки.

5) Городское общественное управленіе ведетъ поступленіямъ и расходамъ сбора отдѣльный отъ прочихъ городскихъ доходовъ и расходовъ счетъ.

6) согласно ст. 6 правилъ для г. Роменъ.

7) согласно ст. 6 прав. для г. Конотопа, съ исключеніемъ словъ: «и на какой періодъ времени является необходимымъ продлить взиманіе сбора» [1]).

XII. Высочайше утв., 6 Января 1897 г., мн. Госуд. Совѣта о нѣкоторыхъ измѣненіяхъ въ правилахъ о взиманіи рогатковаго сбора въ *г. Варшавѣ*:

Прекративъ, съ 1 Февраля 1897 года, взиманіе рогатковаго сбора съ прибывающихъ по желѣзнымъ дорогамъ въ г. Варшаву пассажировъ и ихъ багажа, взыскивать съ того же срока, временно, по 1 Января 1900 года, означенный сборъ: а) въ размѣрѣ *двухъ копѣекъ*—съ выбывающихъ по желѣзнымъ дорогамъ изъ г. Варшавы пассажировъ, при пріобрѣтеніи ими билетовъ на проѣздъ, и б) въ размѣрѣ *одной копѣйки*—съ каждой багажной квитанціи, выдаваемой станціями желѣзныхъ дорогъ въ г. Варшавѣ, независимо отъ рода и вѣса багажа.

XIII. Высочайше утв., 24 Февраля 1897 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ товаровъ въ пользу *г. Тулы*: [2])

Отд. I. Разрѣшить общественному управленію г. Тулы взимать въ пользу городскихъ доходовъ, временно, въ теченіе пяти лѣтъ, сборъ

---

[1]) Государственный Совѣтъ исключилъ приведенное выраженіе во избѣжаніе предрѣшенія вопроса о продленіи взиманія сбора по истеченіи десятилѣтняго срока (изъ того-же журнала).

[2]) При первоначальномъ разсмотрѣніи сего дѣла Государственнымъ Совѣтомъ въ Январѣ 1896 года, вслѣдствіе возникшихъ тогда сомнѣній относительно правильности



съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по линіямъ Московско-Курской и Сызрано-Вяземской желѣзныхъ дорогъ, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) согласно ст. 1 прав. для г. Роменъ.

2) Размѣръ сбора опредѣляется: въ *полъ-копѣйки*, въ *четверть копѣйки*, въ *одну десятую копѣйки* и въ *одну двадцатую копѣйки* съ пуда грузовъ.

3) согласно ст. 3 прав. для г. Орла.

4) согласно ст. 4 прав. для г. Уфы.

5) согласно ст. 5 прав. для г. Уфы.

6) согласно ст. 6 прав. для г. Роменъ.

7) Городское общественное управленіе приступаетъ къ расходованію поступленій сбора не иначе, какъ по составленіи подробнаго плана подъѣздныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ путей и подлежащихъ исполненію на этихъ путяхъ работъ и сооруженій (ст. 1). Планъ этотъ подлежитъ утвержденію мѣстнаго губернскаго по земскимъ и город-

---

произведенныхъ городскимъ общественнымъ управленіемъ расходовъ изъ сбора на тотъ же предметъ, взимавшагося по административному распоряженію съ 1891 по 1895 гг., было признано необходимымъ поручить Министру Внутреннихъ Дѣлъ распорядиться собраніемъ на мѣстѣ подробныхъ данныхъ объ упомянутыхъ расходахъ, а также о будущихъ, предстоящихъ городу, издержкахъ (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак. 11 Января 1896 г., № 11).

По представленіи означенныхъ свѣдѣній, Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ, приступивъ вновь къ обсужденію настоящаго дѣла, нашли что, судя по количеству намѣченныхъ работъ, суммы сбора предположено употреблять не на устройство собственно подъѣздныхъ путей, а вообще на замощеніе городскихъ улицъ, по которымъ происходитъ болѣе или менѣе значительное движеніе грузовъ. Кромѣ того, представляется не вполнѣ яснымъ, какое значеніе для сѣти подъѣздныхъ путей имѣетъ сооруженіе желѣзнаго моста чрезъ р. Упу и насколько онъ необходимъ для провоза грузовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Между тѣмъ, Государственнымъ Совѣтомъ уже было указано, что сборы съ грузовъ въ городахъ должны расходоваться лишь на предметъ ихъ назначенія, т. е. на устройство и ремонтъ подъѣздныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ путей, такъ какъ только облегченіе движенія по этимъ путямъ и можетъ оправдывать отягощеніе владѣльцевъ грузовъ особымъ налогомъ. Поэтому Департаменты полагаютъ, что взиманіе сбора съ грузовъ въ г. Тулѣ въ теченіе новаго пятилѣтняго срока, согласно заключенію Мини-

скимъ дѣламъ присутствія при участіи представителей отъ вѣдомствъ Государственнаго Контроля и Путей Сообщенія.

8) Согласно ст. 7 прав. для г. Уфы.

Отд. II. Предоставить Тульскому губернскому по земскимъ и городскимъ дѣламъ присутствію, при утвержденіи плана, упомянутаго въ ст. 7 отд. I, разрѣшить вопросъ о томъ, слѣдуетъ ли включить въ него сооруженіе желѣзнаго моста черезъ р. Упу съ отнесеніемъ издержекъ по сему предмету на сборъ съ привозимыхъ въ г. Тулу и вывозимыхъ изъ него по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ.

XIV. Высочайше утв., 26 Января 1898 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ товаровъ въ пользу *г. Новгорода*:

Разрѣшить общественному управленію г. Новгорода взимать въ пользу городскихъ доходовъ, временно, въ теченіе десяти лѣтъ, сборъ

стра Внутреннихъ Дѣлъ, можетъ быть допущено единственно съ тѣмъ условіемъ, чтобы въ проектированныхъ по этому предмету правилахъ было точно выражено: 1) что сборъ предназначается исключительно на покрытіе издержекъ города по устройству и содержанію въ исправности подъѣздныхъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ путей, и 2) что городское управленіе приступаетъ къ расходованію поступленій сбора не иначе, какъ по составленіи подробнаго плана подъѣздныхъ путей и подлежащихъ исполненію на этихъ путяхъ работъ и сооруженій, причемъ означенный планъ утверждается Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, по соглашенію съ Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія. Принятіе такого порядка, по мнѣнію Департаментовъ, безусловно необходимо для обезпеченія правильнаго употребленія сбора, какъ спеціальнаго источника для устройства подъѣздныхъ путей. Что же касается желѣзнаго моста чрезъ р. Упу, то представлялось бы наиболѣе удобнымъ предоставить Министру Внутреннихъ Дѣлъ, при утвержденіи вышеуказаннаго плана, разрѣшить и вопросъ о томъ, слѣдуетъ ли включить въ него сооруженіе названнаго моста, съ отнесеніемъ издержекъ по сему предмету на установляемый сборъ (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 19 Дек. 1896 г., № 480).

Засимъ, при разсмотрѣніи настоящаго дѣла въ Общемъ Собраніи, Государственный Совѣтъ, раздѣляя приведенныя соображенія Соединенныхъ Департаментовъ, нашелъ однако не вполнѣ удобнымъ требовать, чтобы планъ подъѣздныхъ путей, т. е. выборъ тѣхъ городскихъ улицъ, которыя должны считаться подъѣздными путями, подлежалъ утвержденію по соглашенію Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Путей Сообщенія. Возложеніе этой обязанности на высшіе органы центральной власти, съ

съ привозимыхъ въ городъ по желѣзной дорогѣ грузовъ, на слѣдующихъ основанiяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытiе издержекъ по ремонту переданнаго въ вѣдѣнiе города шоссе и на замощенiе подъѣздныхъ къ желѣзнодорожной станцiи путей [1]).

2) Сборъ взимается: а) въ размѣрѣ: *двухъ копѣекъ, одной копѣйки, полъ копѣйки, одной четверти копѣйки, одной восьмой* и *одной шестнадцатой копѣйки* съ пуда привозимыхъ грузовъ, и б) поштучно въ размѣрѣ *трехъ копѣекъ* съ крупнаго скота, *двухъ копѣекъ* съ мелкаго скота и *одной копѣйки* съ живой птицы.

3) Согласно ст. 3 прав. для г. Орла.

4) Согласно ст. 4 прав. для г. Уфы.

5) Согласно ст. 5 тѣхъ-же правилъ.

6) Согласно ст. 6 прав. для г. Роменъ.

7) Согласно ст. 7 прав. для г. Уфы.

одной стороны, не соотвѣтствовало бы степени важности дѣла, а съ другой могло-бы вызвать для нихъ затрудненiя вслѣдствiе незнакомства съ мѣстными условiями и во всякомъ случаѣ замедлило-бы устройство путей. По мнѣнiю Государственнаго Совѣта, предпочтительнѣе предоставить утвержденiе плана мѣстному губернскому по земскимъ и городскимъ дѣламъ присутствiю, въ которомъ предсѣдательствуетъ губернаторъ и должны участвовать представители отъ вѣдомствъ: государственнаго контроля, финансовъ и путей сообщенiя, а именно управляющiе контрольною и казенною палатами и уполномоченный отъ Министерства Путей Сообщенiя (ст. 8 и 9 пол. о земск. учр.). Контроль со стороны сего присутствiя можетъ быть признанъ вполнѣ достаточнымъ, тѣмъ болѣе, что отъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ будетъ зависѣть преподать губернатору необходимыя по настоящему предмету указанiя.

Тѣмъ-же порядкомъ, по мнѣнiю Государственнаго Совѣта, подлежитъ разрѣшенiю и вопросъ о томъ, слѣдуетъ-ли включить въ планъ подъѣздныхъ путей сооруженiе желѣзнаго моста черезъ р. Упу съ отнесенiемъ потребныхъ для сего издержекъ на сборъ съ привозимыхъ въ г. Тулу и вывозимыхъ изъ него по желѣзнымъ дорогамъ грузовъ, такъ какъ устройство сего моста находится въ тѣсной связи съ вопросомъ о выборѣ подъѣздныхъ путей (журн. Общ. Собр., 10 Февраля 1897 г.).

[1]) Государственный Совѣтъ замѣтилъ, что установляемый сборъ будетъ взиматься лишь съ товаровъ, привозимыхъ въ г. Новгородъ по желѣзной дорогѣ, а между тѣмъ, согласно ст. 1 проектированныхъ правилъ, поступленiя сбора предназначаются не только на ремонтъ путей къ желѣзнодорожной станцiи, но также и на замощенiе набережныхъ р. Волхова и Ѳедоровскаго ручья и проѣздовъ къ пароходнымъ пристанямъ.

XV. Высочайше утв., 26 Января 1898 г., мн. Госуд. Совѣта о сборѣ съ товаровъ въ пользу *г. Боровичей*:

Разрѣшить общественному управленію г. Боровичей взимать въ пользу городскихъ доходовъ, временно, въ теченіе десяти лѣтъ, сборъ съ грузовъ, привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ [1]) изъ него по Боровичской желѣзной дорогѣ на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Сборъ предназначается исключительно на покрытіе расходовъ по платежу процентовъ и погашенія предстоящаго городу займа на соору-

---

По мнѣнію Государственнаго Совѣта расходованіе сбора на эти послѣднія работы было бы неправильно, ибо онъ долженъ быть употребляемъ исключительно на улучшеніе путей перевозки товаровъ, имъ обложенныхъ. Въ виду сего и принявъ кромѣ того во вниманіе, что, при обложеніи однихъ привозныхъ грузовъ, сумма поступленій сбора должна уменьшиться противъ первоначальныхъ разсчетовъ почти на половину, Государственный Совѣтъ призналъ нужнымъ указаніе на набережныя мѣста и подъѣзды къ пристанямъ изъ упомянутой ст. 1 исключить (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 4 Декабря 1897 г., № 449).

1) Государственный Совѣтъ остановился на возбужденномъ нѣкоторыми Членами вопросѣ о томъ, не слѣдуетъ ли установить взиманіе проектированнаго сбора лишь съ привозимыхъ въ г. Боровичи товаровъ, въ тѣхъ видахъ, чтобы уплата сбора упадала на потребителей сихъ товаровъ—мѣстныхъ жителей, которые будутъ пользоваться удобствами отъ предположеннаго къ устройству, на счетъ сбора, постояннаго моста черезъ р. Мсту и замощенія подъѣздныхъ къ желѣзнодорожной станціи путей.

По этому вопросу Государственный Совѣтъ принялъ во вниманіе, что настоятельное ходатайство мѣстнаго городскаго общественнаго управленія и Министерства Внутреннихъ Дѣлъ о введеніи въ г. Боровичахъ сбора съ товаровъ на проектированныхъ основаніяхъ подкрѣпляется весьма подробными разсчетами и данными, изложенными въ разсматриваемомъ представленіи и въ дополнительныхъ объясненіяхъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Изъ этихъ объясненій, между прочимъ, видно, что поступленія сбора, если онымъ будутъ обложены какъ привозимые въ городъ, такъ и отвозимые изъ него товары, составятъ всего 16.656 р. въ годъ и будутъ едва достаточны для платежей по займу въ 300.000 р., заключаемому городскимъ общественнымъ управленіемъ для покрытія расходовъ по сооруженію вышеупомянутаго постояннаго моста черезъ р. Мсту. Посему и имѣя въ виду, что сборъ съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ уже былъ разрѣшаемъ въ нѣкоторыхъ городахъ, причемъ еще недавно такой сборъ установленъ въ г. Тулѣ (Выс. утв., 24 Февраля 1897 г., мн. Гос. Сов.), Государственный Совѣтъ нашелъ возможнымъ согласиться въ настоящемъ случаѣ съ заключеніемъ Министра Внутреннихъ Дѣлъ (журн. Соед. Деп. Гос. Эк. и Зак., 4 Декабря 1897 г., № 450).

женіе постояннаго моста черезъ р. Мсту и на устройство и поддержаніе въ исправности мостовыхъ на тѣхъ городскихъ улицахъ, которыя служатъ подъѣздными къ желѣзнодорожной станціи путями для товаро-промышленнаго движенія.

2) Размѣръ сбора опредѣляется въ *одну четверть копѣйки* съ пуда огнеупорнаго кирпича и огнеупорной глины и въ *полъ-копѣйки* съ пуда всякихъ другихъ грузовъ.

3) Согласно ст. 4 прав. для г. Уфы, съ замѣной слова: «глина» словами: «простая (не огнеупорная) глина».

4) Согласно ст. 5 тѣхъ же правилъ.

5) Согласно ст. 6 прав. для г. Ромен̈ъ.

6) Согласно ст. 7 прав. для г. Уфы съ замѣною словъ: «какія работы исполнены на эти средства» словами: «какія работы исполнены по означеннымъ въ ст. 1 предметамъ».

ПРИЛОЖЕНІЕ.

А. Сборы, установленные распоряженіями Министерства Внутреннихъ Дѣлъ [1]).

I. *Въ Екатеринославѣ:* съ привозимыхъ въ городъ и вывозимыхъ изъ него по Екатерининской желѣзной дорогѣ и рѣкѣ Днѣпру товаровъ, въ размѣрѣ четверти копѣйки съ пуда, съ экипажа и саней неразобранныхъ городскихъ—30 кон., и крестьянскихъ—5 коп. (продолженъ, 15 Января 1893 г., до 1 Апрѣля 1899 г.).

II. Въ Мелитополѣ: съ провозимыхъ на станцію Мелитоноль, Лозово-Севастопольской желѣзной дороги, по городскимъ мостовымъ зерновыхъ продуктовъ, по пяти копѣекъ съ четверти.

III. Въ Нѣжинѣ: съ привозимыхъ и отвозимыхъ товаровъ, по три четверти копѣйки съ пуда.

Б. Высочайше утвержденное, 8 Мая 1895 г., мнѣніе Государственнаго Совѣта о сборѣ съ грузовъ на станціи Воейково:

Взимать на станціи Воейково, Сызрано-Вяземской дороги, въ пользу казны, временно, впредь до возмѣщенія произведеннаго изъ средствъ государственнаго казначейства расхода по устройству шоссе отъ с. Каменки до названной станціи, сборъ съ привозимыхъ на эту станцію и вывозимыхъ съ нея грузовъ малой скорости, на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) Размѣръ сбора опредѣляется въ *одну десятую копѣйки* съ пуда грузовъ.

---

[1]) На устройство и содержаніе мостовыхъ и подъѣздныхъ путей.

2) Согласно ст. 3 прав. для г. Конотопа, со включеніемъ поштучныхъ предметовъ и животныхъ и съ исключеніемъ пассажирскаго багажа.

3) Управленіе Сызрано-Вяземской желѣзной дороги ведетъ поступленіямъ сбора отдѣльный отъ прочихъ поступленій счетъ.

4) Порядокъ и способы взиманія сбора опредѣляются правилами, составляемыми управленіемъ Сызрано-Вяземской желѣзной дороги и утверждаемыми Министромъ Путей Сообщенія.

В. Выписка изъ журнала Соединенныхъ Департаментовъ Государственной Экономіи и Законовъ, отъ 24 Октября 1896 года, за № 345, по дѣлу объ установленіи въ пользу доходовъ Мглинскаго уѣзднаго земства сбора съ грузовъ на ст. Почепъ, Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ:

Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ, приступивъ къ разсмотрѣнію настоящаго дѣла, приняли во вниманіе, что установленіе на пятилѣтній срокъ въ пользу Мглинскаго уѣзднаго земства сбора съ прибывающихъ на ст. Почепъ (Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ) и отправляемыхъ съ этой станціи грузовъ испрашивается съ цѣлью возмѣщенія названному земству расходовъ по улучшенію и содержанію устроенныхъ имъ подъѣздныхъ путей отъ означенной станціи до мѣстечка Почепа и въ сторону г. Трубчевска до границы Трубчевскаго уѣзда, Орловской губерніи.

Какъ видно изъ дѣла, на устройство сихъ путей уже израсходовано свыше 18.000 р. и ассигновано еще 5.365 р. 86 к.; кромѣ того на ремонтъ путей требуется ежегодно около 1.500 р. Между тѣмъ поступленія проектированнаго сбора составятъ приблизительно 930 р. въ годъ, а въ теченіе пяти лѣтъ—4.650 р.

Въ виду столь незначительнаго размѣра сказанныхъ поступленій, недостаточныхъ для покрытія не только капитальныхъ затратъ, сдѣланныхъ земствомъ по устройству путей, но и расходовъ по ремонту послѣднихъ, Департаменты не могли не придти къ заключенію, что установленіе сбора не оправдалось бы необходимостью и было бы едва ли желательно, тѣмъ болѣе, что взиманіе этого сбора было бы сопряжено съ неудобствами какъ для отправителей и получателей грузовъ, такъ и для управленія желѣзной дороги, обязаннаго вычислять размѣръ сбора, выдавать въ полученіи онаго квитанціи, вести особую отчетность и т. д.

Признавая поэтому, что обсуждаемое ходатайство Мглинскаго уѣзднаго земства не подлежитъ удовлетворенію, Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ *положили:* настоящее представленіе отклонить.

Г. Выписка изъ журнала Соединенныхъ Департаментовъ Государственной Экономіи и Законовъ, отъ 23 Января 1897 года, за № 27, объ установленіи въ пользу доходовъ г. Москвы сбора съ товаровъ.

Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ, приступивъ къ разсмотрѣнію настоящаго дѣла, приняли во вниманіе, что установленіе въ пользу г. Москвы временно, на десять лѣтъ, сбора въ размѣрѣ ½ и 1 коп. съ пуда привозимыхъ въ городъ и отвозимыхъ изъ него по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ, испрашивается въ виду недостаточности городскихъ средствъ на покрытіе предстоящихъ расходовъ по замощенію и перемощенію городскихъ улицъ, по постройкѣ новыхъ и переустройству существующихъ мостовъ, а равно по улучшенію освѣщенія города. Сумма сихъ расходовъ достигаетъ въ общемъ 24.000.000 р.; поступленія же отъ предположеннаго сбора могутъ дать ежегодный доходъ въ суммѣ около 850.000 р.

По поводу сихъ предположеній Министръ Финансовъ, въ присутствіи Департаментовъ, заявилъ, что въ обсуждаемомъ представленіи не приведено цифровыхъ данныхъ, уясняющихъ необходимость установленія проектируемаго сбора собственно въ г. Москвѣ. Въ соображеніяхъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ вопросъ поставленъ на болѣе широкую почву изслѣдованія матеріальнаго состоянія всѣхъ вообще русскихъ городовъ по сравненію съ положеніемъ городовъ Западной Европы. Изъ сихъ соображеній усматривается, что по мнѣнію Министерства, существующее обложеніе не даетъ нашимъ городамъ достаточныхъ источниковъ дохода для поднятія ихъ благоустройства до уровня современныхъ требованій и что задача эта можетъ быть достигнута только установленіемъ въ пользу ихъ косвенныхъ налоговъ, по примѣру городовъ Франціи и Италіи, въ которыхъ преобладаютъ такъ называемые привратные акцизы (octrois), а отчасти и Германіи, гдѣ новѣйшій законъ 14 Іюля 1893 г. настоятельно рекомендуетъ введеніе въ городахъ косвенныхъ налоговъ, взамѣнъ существующихъ прямыхъ (предст. стр. 14 и 28). Въ качествѣ такого косвеннаго налога для русскихъ городовъ указывается на сборъ съ привозимыхъ въ города и вывозимыхъ изъ нихъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ, откуда можно вывести заключеніе, что по мысли Министерства установленіе проектируемаго сбора для г. Москвы является лишь приложеніемъ въ частномъ случаѣ общихъ началъ, которымъ намѣрено держаться Министерство относительно организаціи городскихъ сборовъ.

Съ такимъ взглядомъ Статсъ-Секретарь Витте не можетъ согласиться. Прежде всего необходимо замѣтить, что приравненіе взимаемыхъ на Западѣ привратныхъ акцизовъ къ установленному въ нѣкоторыхъ нашихъ городахъ сбору съ

желѣзнодорожныхъ грузовъ представляется по существу неправильнымъ. Упомянутые акцизы взимаются только съ привозныхъ товаровъ, и притомъ почти исключительно съ предметовъ мѣстнаго потребленія; при обратномъ же вывозѣ товаровъ акцизъ возвращается. Такимъ образомъ налогъ падаетъ на одно только мѣстное населеніе. Засимъ онъ взыскивается съ товаровъ независимо отъ того, привозятся ли послѣдніе по желѣзнымъ дорогамъ или по гужевымъ и воднымъ путямъ. Наконецъ отъ дѣйствія его въ нѣкоторыхъ случаяхъ фактически освобождены бѣднѣйшіе классы населенія, такъ какъ городскія управленія уплачиваютъ изъ поступленій акциза суммы, слѣдующія съ этихъ классовъ въ уплату государственныхъ личнаго и квартирнаго налоговъ. Напротивъ, у насъ сборъ на желѣзныхъ дорогахъ взимается какъ съ привозимыхъ въ городъ, такъ и съ вывозимыхъ изъ него товаровъ, такъ что плательщиками сбора являются не одни мѣстные городскіе жители. Никакихъ изъятій для товаровъ, не предназначенныхъ для мѣстнаго потребленія, не допускается. Сбору подвергаются только грузы, провозимые по желѣзнымъ дорогамъ, съ освобожденіемъ отъ онаго гужевой и водяной перевозки. Наконецъ интересы бѣднѣйшихъ плательщиковъ вовсе не принимаются въ разсчетъ. Изъ изложеннаго ясно видно, что предположенный сборъ и привратные акцизы имѣютъ между собою мало общаго, и что послѣдніе представляются болѣе раціональнымъ способомъ обложенія. Между тѣмъ даже и этотъ разрядъ городскихъ налоговъ единогласно обсуждается мнѣніями авторитетовъ финансовой науки и практики. Если привратные акцизы еще держатся въ городахъ Франціи и Италіи, то это объясняется историческими условіями, въ Германіи же косвенное обложеніе играетъ въ городахъ второстепенную роль, и прусскій законъ 14 Іюля 1893 г. не только не рекомендовалъ его городамъ, но еще съузилъ область его примѣненія, воспретивъ учрежденіе вновь и возвышеніе существующихъ косвенныхъ городскихъ налоговъ на всѣ предметы потребленія кромѣ дичи и домашней птицы. И дѣйствительно, нельзя не признать, что косвенное обложеніе въ примѣненіи къ городскому хозяйству, сохраняя всѣ недостатки, присущіе ему въ хозяйствѣ государственномъ, лишается главнаго своего качества, которое дѣлаетъ его такимъ цѣннымъ въ системѣ казенныхъ налоговъ: при общегосударственномъ косвенномъ обложеніи налогъ вполнѣ сливается съ цѣною предмета и потому незамѣтенъ для плательщика, тогда какъ городской косвенный налогъ всегда крайне чувствителенъ, въ виду возможности сравнить высокія городскія цѣны съ цѣнами въ сосѣднихъ мѣстностяхъ, свободныхъ отъ этого налога. Такимъ образомъ косвенное обложеніе, даже въ сравнительно совершенной формѣ привратныхъ акцизовъ, слѣдуетъ признать въ принципѣ неподходящимъ для городскаго хозяйства. Тѣмъ болѣе нежелательно широкое примѣненіе у насъ такихъ сборовъ, какъ проектируемый для г. Москвы сборъ съ желѣзнодорожныхъ грузовъ.

Затѣмъ едва-ли можно считать, что улучшеніе благоустройства безусловно непосильно нашимъ городамъ при существующихъ источникахъ ихъ доходовъ. Недостатокъ ихъ средствъ для выполненія крупныхъ работъ объясняется отчасти тѣмъ, что города наши не дѣлаютъ различія между капитальными затратами, подлежащими отнесенію на средства, добываемыя путемъ займовъ, и текущими издержками, которыя должны удовлетворяться изъ налоговъ и сборовъ. Такія сооруженія, какъ перемощеніе всѣхъ улицъ города, введеніе новаго способа освѣщенія или водоснабженія и т. д., конечно могутъ быть осуществлены лишь при условіи покрытія вызываемыхъ ими расходовъ займами, и старанія городскихъ общественныхъ управленій должны быть направлены только на пріисканіе соотвѣтствующаго источника для уплаты процентовъ и погашенія по этимъ займамъ. Въ случаѣ же отнесенія подобныхъ расходовъ на текущія средства, даже высокіе и обременительные налоги окажутся недостаточными для этихъ расходовъ. Лучшимъ доказательствомъ сего служитъ примѣръ Московскаго городскаго общественнаго управленія. Проектируя капитальныя работы на сумму въ 24 милл. рублей, оно не считаетъ однако возможнымъ заключить для ихъ выполненія городской заемъ (предст. стр. 29), а предпочитаетъ обложить торговлю и промышленность новымъ налогомъ, который въ десять лѣтъ можетъ дать только $8^1/_2$ милл. рублей, а слѣдовательно потребуетъ по истеченіи ихъ дальнѣйшаго продленія на неопредѣленное время. Съ другой стороны, дарованные закономъ городамъ источники обложенія еще не использованы ими въ полной мѣрѣ. Оцѣночный сборъ, который долженъ былъ бы имѣть преобладающее значеніе въ городскихъ доходахъ, на самомъ дѣлѣ даетъ всего $9^1/_2$ милл. при 67-милліонномъ бюджетѣ городовъ, т. е. даже менѣе другихъ второстепенныхъ источниковъ дохода, каковы различные сборы съ торговли и промышленности (12 милл. руб.). Явленіе это объясняется въ общемъ крайне низкою и неравномѣрною оцѣнкою городскихъ недвижимыхъ имуществъ. Къ исправленію ея городскія общественныя управленія не всегда прилагаютъ надлежащія старанія, а между тѣмъ города могли бы значительно увеличить доходъ отъ этого источника, не выходя изъ установленной закономъ нормы, ограничивающей высшій размѣръ оцѣночнаго сбора 1% съ стоимости недвижимыхъ имуществъ или 10% чистаго съ нихъ дохода (ст. 129 город. полож., св. зак. т. II, изд. 1892 г.). Равнымъ образомъ, доходы городовъ могли бы быть значительно усилены путемъ умѣреннаго увеличенія платы за пользованіе городскими предпріятіями (скотобойнями, водопроводами, газовымъ и электрическимъ освѣщеніемъ и т. п.), къ чему со стороны Министерства Финансовъ не встрѣтилось бы препятствій. Наконецъ, по дѣйствующему законодательству (ст. 136 город. полож.), города могутъ ходатайствовать о взиманіи въ ихъ пользу квартирнаго налога. Очевидно, что съ приведеніемъ этой части городскаго хозяйства въ должный порядокъ, города получали бы достаточныя средства. При этомъ не слѣдуетъ забывать, что предъявленіе къ

нашимъ городамъ слишкомъ строгихъ требованій, въ отношеніи благоустройства едва ли возможно, такъ какъ существованіе правильнаго городскаго управленія не длится у насъ вѣками, какъ въ Западной Европѣ, а составляетъ удѣлъ лишь недавняго прошлаго.

Что же касается въ частности проектированнаго для г. Москвы сбора, то, несмотря на принципіальную нежелательность вообще этой мѣры, Министръ Финансовъ не встрѣтилъ бы препятствій къ принятію оной, въ виду удостовѣренія Его Императорскаго Высочества Московскаго Генералъ-Губернатора и Министра Внутреннихъ Дѣлъ о ея настоятельной необходимости, съ тѣмъ однако непремѣннымъ условіемъ, чтобы мѣра эта, какъ вызванная исключительно современнымъ положеніемъ городскаго хозяйства Москвы, была лишь временною и чтобы засимъ отнюдь не было допускаемо установленіе такого сбора въ другихъ городахъ Имперіи. Въ противномъ случаѣ одинъ и тотъ же товаръ при постепенномъ переходѣ съ одного городскаго рынка на другой, долженъ былъ бы каждый разъ уплачивать сборъ, хотя самъ по себѣ и незначительный, но въ общемъ результатѣ могущій достигнуть такого размѣра, который былъ бы крайне обременителенъ для торговли и промышленности.

Въ отвѣтъ на приведенное заявленіе Сенаторъ Горемыкинъ объяснилъ, что, излагая соображенія о недостаточности городскихъ рессурсовъ и желательности усилить ихъ установленіемъ сбора съ перевозимыхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ, Министерство Внутреннихъ Дѣлъ вовсе не имѣло въ виду проектировать какія либо общія основанія для преобразованія городскихъ налоговъ. Цѣль сихъ соображеній заключалась въ указаніи, что, при существующихъ условіяхъ, наши города фактически поставлены въ безвыходное положеніе относительно правильнаго удовлетворенія насущныхъ потребностей городскаго благоустройства и конечно не могутъ и помышлять о развитіи своей дѣятельности сообразно тѣмъ требованіямъ, которыя предъявляются къ нимъ въ настоящее время. Вполнѣ присоединяясь къ взгляду Министра Финансовъ, что городское хозяйство нуждается во многомъ въ существенномъ улучшеніи, нельзя однако не отмѣтить того обстоятельства, что упорядоченіе этого хозяйства требуетъ долгихъ усилій и сложной работы, результаты коей могутъ сказаться лишь въ будущемъ. Въ настоящее же время источники городскихъ доходовъ ограничены закономъ и самою жизнью въ такой степени, что разсчитывать на скорое ихъ увеличеніе не представляется возможнымъ. Такъ, напр., оцѣночный сборъ не можетъ развиваться, ибо этому мѣшаетъ низкая норма предѣльнаго допустимаго по закону обложенія. Увеличеніе же оцѣнокъ городскихъ недвижимостей встрѣчаетъ препятствіе въ томъ, что тотъ же источникъ служитъ и для государственнаго и земскаго сборовъ, причемъ послѣдніе взимаются въ процентѣ, не ограниченномъ никакою законодательною нормою. Поэтому городскія общественныя управленія заинтересованы въ возможно низкой оцѣнкѣ городскихъ имуществъ и заботятся

лишь о томъ, чтобы эти оцѣнки были возможно равномѣрнѣе въ предѣлахъ даннаго городскаго населенія. Равнымъ образомъ, въ высшей нормѣ взимается и городской сборъ съ торговыхъ документовъ, а сборъ съ заведеній трактирнаго промысла можетъ теперь даже уменьшиться при распространеніи на всѣ мѣстности Имперіи положенія о казенной продажѣ питей. Что же касается дохода съ городскихъ предпріятій, то до послѣдняго времени развитіе его затруднялось частными требованіями финансоваго вѣдомства, чтобы такія предпріятія не имѣли коммерческаго характера и чтобы доходъ съ нихъ по возможности уравновѣшивался производимыми на нихъ расходами. Засимъ введеніе городскаго квартирнаго налога связано съ предварительнымъ рѣшеніемъ вопроса о томъ, будутъ ли пользоваться избирательными правами плательщики этого налога. Наконецъ, заключеніе займовъ для производства крупныхъ работъ доступно далеко не всѣмъ городамъ и во всякомъ случаѣ предполагаетъ наличность особыхъ источниковъ для уплаты процентовъ и погашенія.

При такихъ условіяхъ очевидно, что, впредь до кореннаго упорядоченія городскаго хозяйства, необходимо изыскать временныя финансовыя мѣры, которыя помогли бы нашимъ городамъ выйти изъ ихъ затруднительнаго экономическаго положенія. Одною изъ такихъ мѣръ и является, по мнѣнію Министра Внутреннихъ Дѣлъ, установленіе сбора съ ввозимыхъ въ города и вывозимыхъ изъ оныхъ по желѣзнымъ дорогамъ товаровъ. Сборъ этотъ, конечно, не можетъ быть отождествляемъ съ существующими на Западѣ привратными акцизами, введеніе коихъ у насъ Министерство, впрочемъ, вовсе не имѣло въ виду. Примѣненіе его къ Москвѣ не будетъ исключительною мѣрою, такъ какъ подобные сборы уже разрѣшены закономъ во многихъ другихъ городахъ и не вызываютъ въ нихъ никакихъ жалобъ. Мѣстное купечество, на которое, главнымъ образомъ, упадетъ уплата этого сбора, уже выразило полное согласіе на его установленіе. Поэтому, казалось бы, не должно встрѣтиться препятствій къ утвержденію предположеній Министерства Внутреннихъ Дѣлъ по настоящему дѣлу, безъ предрѣшенія притомъ вопроса объ установленіи сборовъ съ товаровъ въ другихъ городахъ, ибо обращеніе къ этому источнику можетъ оказаться желательнымъ и на будущее время.

Выслушавъ изложенное и обращаясь, съ своей стороны, къ обсужденію настоящаго дѣла въ предѣлахъ заключенія Сенатора Горемыкина, Департаменты замѣтили, что установленіе сбора съ товаровъ въ такомъ первостепенномъ торговомъ центрѣ какъ г. Москва имѣетъ особенно важное значеніе. Поэтому мѣра эта подлежитъ во всякомъ случаѣ тщательной оцѣнкѣ, хотя бы въ нѣкоторыхъ другихъ городахъ и были уже введены сборы, подобные нынѣ проектируемому. Происхожденіе этихъ сборовъ относится къ недавнему времени. Цѣль ихъ введенія заключалась въ предоставленіи городамъ средствъ для устройства подъѣздныхъ путей къ желѣзнодорожнымъ станціямъ, облегчающихъ и удешевляющихъ

перевозку грузовъ. Такимъ образомъ эти сборы, будучи взимаемы собственно за провозъ товаровъ по означеннымъ путямъ, ближе всего подходятъ къ разряду шоссейныхъ сборовъ. Не касаясь тѣхъ сомнѣній, которыя высказывались первоначально относительно цѣлесообразности сборовъ съ желѣзнодорожныхъ грузовъ въ городахъ, нельзя не упомянуть, что при разрѣшеніи оныхъ Государственный Совѣтъ съ одной стороны имѣлъ въ виду, что въ нѣкоторыхъ городахъ взиманіе сихъ сборовъ уже производилось ранѣе на основаніи административныхъ постановленій, вслѣдствіе чего внезапное лишеніе городовъ дохода, которымъ они пользовались, оказывалось неудобнымъ, а съ другой—постоянно стремился ограничить взиманіе означенныхъ сборовъ опредѣленными непродолжительными сроками и сохранить за ними характеръ источника, специально предназначеннаго на устройство подъѣздныхъ путей (см. журналы Соединенныхъ Департаментовъ Государственной Экономіи и Законовъ 30 Апрѣля и 3 Декабря 1894 г. №№ 192, 415 и др.). На этихъ основаніяхъ взиманіе сборовъ съ желѣзнодорожныхъ грузовъ разрѣшено до сихъ поръ лишь въ 14 городахъ, имѣющихъ сравнительно мало развитую торговлю. Совершенно другое значеніе имѣло бы установленіе такого сбора въ Москвѣ, гдѣ этотъ сборъ еще не взимался, и гдѣ, благодаря развитію торговли и промышленности, сосредоточивается движеніе товаровъ, потребляемыхъ огромнымъ райономъ Имперіи. Прежде всего, примѣръ г. Москвы явился бы крайне нежелательнымъ прецедентомъ, такъ какъ засимъ не было бы уже никакихъ основаній къ отклоненію ходатайствъ другихъ городовъ по этому предмету, а въ такомъ случаѣ многократное взиманіе сбора съ однихъ и тѣхъ же товаровъ въ различныхъ городахъ привело бы къ тѣмъ неблагопріятнымъ для торговли и промышленности послѣдствіямъ, на которыя справедливо указываетъ Министръ Финансовъ. Затѣмъ, изъ дѣла видно, что цѣль проектируемаго сбора заключается не въ устройствѣ и улучшеніи собственно подъѣздныхъ путей, которые служили бы преимущественно для сообщенія между городомъ и желѣзнодорожными станціями, а въ улучшеніи состоянія всѣхъ городскихъ улицъ и освѣщенія ихъ, т. е. въ удовлетвореніи потребности, которая должна покрываться изъ общихъ рессурсовъ города. Слѣдовательно, въ данномъ случаѣ, плательщики сбора, т. е. владѣльцы товаровъ, могутъ и не получить облегченія, соотвѣтствующаго налагаемой на нихъ тягости, а тѣ изъ нихъ, которые не живутъ въ Москвѣ, не воспользуются и выгодами отъ улучшенія городскаго благоустройства. Согласно указаніямъ Государственнаго Совѣта, сборъ съ грузовъ въ городахъ не распространяется на транзитные товары. Оговорка въ этомъ смыслѣ помѣщена и въ настоящемъ проектѣ (закл. ст. 4). Но относительно Москвы она теряетъ фактически всякую силу. Какъ извѣстно, Москва служитъ складочнымъ мѣстомъ для товаровъ, которые стекаются сюда изъ самыхъ отдаленныхъ мѣстностей, чтобы засимъ снова вывозиться для распространенія среди потребителей. Такимъ образомъ, только незна-

чительная часть привозимыхъ товаровъ служитъ предметомъ мѣстной торговли, большинство же ихъ представляется по существу транзитными грузами, а между тѣмъ они не только не будутъ освобождены отъ сбора, но заплатятъ его въ двойномъ размѣрѣ: при привозѣ и вывозѣ. Вслѣдствіе сего проектируемый сборъ будетъ имѣть значеніе налога на всю нашу промышленность и торговлю въ пользу г. Москвы.

По симъ соображеніямъ Соединенные Департаменты Государственной Экономіи и Законовъ признали установленіе въ пользу доходовъ г. Москвы сбора съ товаровъ неудобнымъ.

